IX kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 84)**

z dnia 22 lutego 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 84)

22 lutego 2022 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Sawickiego (KP)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat lądowego zaplecza polskich portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem prac związanych z planowaną budową Drogi Czerwonej w Gdyni.

W posiedzeniu udział wzięli: **Grzegorz Witkowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Agnieszka Mazurek** naczelnik w Departamencie Instytucji Płatniczej Ministerstwa Finansów, **Maciej Brzosko** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Tomasz Żuchowski** generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Jolanta Pawluk** dyrektor Centrum Realizacji Inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., **Rafał Zahorski** pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, **Krzysztof Urbaś** prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście wraz ze współpracownikami, **Rafał Machowiak** sekretarz generalny Krajowej Izby Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Adam Liszczewski** przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Piotr Pawłowski** przewodniczący Rady Interesantów Portu Gdynia.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dzień dobry. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam państwa posłów. Witam pana ministra Grzegorza Witkowskiego.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Grzegorz Witkowski:

Dzień dobry.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Witam pozostałych zaproszonych gości.

Informuję, że posiedzenie Komisji będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość.

Przystępujemy do sprawdzenia kworum. Bardzo proszę o naciśnięcie dowolnego przycisku. Stwierdzam kworum.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie informacji na temat lądowego zaplecza polskich portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem prac związanych z planowaną budową Drogi Czerwonej w Gdyni. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

W związku z tym bardzo proszę pana ministra Witkowskiego o przedstawienie informacji.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, w poprzednim materiale doręczonym państwu posłom przedstawiliśmy kluczowe zagadnienia związane z programem inwestycyjnym, z tym, co udało się zrobić do tej pory, co realizujemy obecnie, jakie mamy plany na przyszłość, ponieważ rozmach inwestycyjny jest rzeczywiście imponujący. Można powiedzieć, że w gospodarce morskiej w kontekście infrastruktury dostępowej zarówno od strony lądu, jak i od strony wody, morza, ale także wody śródlądowej,

o czym również zaraz szczegółowo powiemy, tak dobrze nie było. Oczywiście ma to swój wyraz w gigantycznych przeładunkach, ale o tym później.

Szanowni państwo, krótkie résumé dla tych, którzy po raz pierwszy są na posiedzeniu Komisji. Oprócz czterech portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej funkcjonuje jeszcze dwadzieścia osiem portów morskich o znaczeniu regionalnym oraz pięćdziesiąt przystani morskich. Będę wtrącał dygresje, ale są to ważne informacje, dlatego że nie mamy nawet czasu pochwalić się nimi. Jeżeli chodzi o przystanie morskie, szczególnie na Zalewie Wiślanym, miesiąc temu podpisaliśmy bardzo duży projekt inwestycyjny rozbudowy portu we Fromborku. W zasadzie jest to rozpoczęcie procedury przetargowej z funduszy unijnych. Natomiast w przyszłym tygodniu, 1 marca oddajemy do użytku port w Tolkmicku oraz tor podejściowy do niego. To nie jest tak, że skupiamy się tylko i wyłącznie na portach Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście, które oczywiście mają swoje podstawowe znaczenie dla gospodarki. Nie zapominamy również o małych przystaniach morskich. Tam też są przedsiębiorcy, tam też mieszkają ludzie. Tam samorządy także potrzebują rozwoju turystyki, a turystyki nie będzie, jeżeli infrastruktura portowa i dostępowa do małych portów oraz przystani nie będzie w pełni skuteczna.

Szczególnie zwracamy uwagę, że duża inwestycja, która jest już na ukończeniu, czyli budowa kanału wodnego przez Mierzeję Wiślaną, połączenie Zalewu Wiślanego z Zatoką Gdańską, również jest dedykowana małym portom. Żal by było, gdyby nie skorzystały one na tym wielkim wysiłku inwestycyjnym państwa, samorządu i Urzędu Morskiego w Gdyni. Dlatego zachęcam wszystkich samorządowców z gmin nadzalewowych do korzystania z tego. Szczególnie przypominam, że województwo pomorskie w ramach Polskiego Ładu dostało dosyć duże pieniądze na drogę nr 501, która biegnie nad Zalewem Wiślanym, właśnie przez teren Mierzei Wiślanej.

Polskie struktury portowe cechuje bardzo duży potencjał, o czym najlepiej świadczy to, że ich wyniki przeładunkowe były i są na bardzo dobrym poziomie, pomimo oczywiście pandemii koronawirusa, o czym wielokrotnie rozmawialiśmy w kontekście właśnie przeładunków i procesów inwestycyjnych w polskich portach. Szczególnego podkreślenia wymaga to, że nieprzerwanie od roku 2018 w polskich portach morskich odnotowuje się obroty cargo na poziomie ponad 100 mln ton w skali roku. Rekordowy był ubiegły rok, szanowni państwo, ponieważ było to ponad 113 mln ton. W latach wcześniejszych nigdy nie były osiągane tak dobre wyniki przeładunkowe. Dla porównania, jeszcze w roku 2015 obroty cargo były na poziomie zaledwie 77 mln ton, a w roku 2011 na poziomie 62,5 mln ton. To obrazuje, jak duży postęp dokonał się, szanowni państwo, w ostatnich latach, jeżeli chodzi o przeładunki.

Mają one odzwierciedlenie w przyjętej przez nasz rząd w 2016 roku Strategii rozwoju polskich portów morskich oraz konsekwentnie realizowanych zarówno inwestycjach portowych, jak i inwestycjach dostępowych od strony morza, jak też od strony lądu. Przypominam tylko, że jeżeli chodzi o dostęp od strony morza, dwa tygodnie temu w Urzędzie Morskim w Gdyni udało się nam podpisać dużą umowę na poszerzenie toru podejściowego do portu w Gdyni oraz pogłębienie o 3 metry akwenów portowych, basenów portowych tak, żeby największe kontenerowce, które zawijają do Gdańska, mogły zawijać również do portu w Gdyni.

Szanowni państwo, jest tak, że zaraz będziemy mieć klęskę urodzaju, porty się zakorkują. Stąd cały czas nasze wysiłki, plany w porozumieniu z zarządami portów, jak i z interesariuszami portów, klientami portów, z gestorami ładunków, jak skutecznie utrzymać trend wzrostowy, ażeby nasza infrastruktura drogowo-kolejowa to wytrzymała. Skala zaniedbań też jest dosyć duża. Przypomnę tylko, że S3 nie była realizowana w tak szybkim tempie, jak to było w 2016 roku. Przypominam, że do portu w Gdyni jest tylko stara, wysłużona trasa Kwiatkowskiego i obwodnica Trójmiasta. Gdańsk z tunelem pod Martwą Wisłą i układem drogowo-kolejowym, dokończoną S7, dokończoną A1 jest w lepszej sytuacji, ale biorąc pod uwagę wolumen wzrostów towarów oraz zawinięcia coraz większych kontenerowców do naszych portów, z jednej strony cieszymy się z tego, ale z drugiej strony musimy podjąć wyzwania, i podejmujemy je.

Należy zauważyć, że wśród wielu czynników determinujących funkcjonowanie struktur portowych i przystaniowych, obok między innymi stale modernizowanej i rozbudo-

wywanej infrastruktury czy też suprastruktury znajduje się także infrastruktura dostępowa, zlokalizowana na zapleczu lądowym, która obejmuje drogi samochodowe, linie kolejowe, a także śródlądowe drogi wodne. Prowadzone działania inwestycyjne w tym obszarze służą coraz lepszym wynikom polskich portów, o czym przed chwilą mówiłem. Rozwój infrastruktury drogowej jest jednym z najważniejszych priorytetów, które stoją obecnie przed naszym Ministerstwem Infrastruktury. Przede wszystkim skupię się na Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 z perspektywą do 2025 roku. Obecny limit finansowy programu po ostatniej nowelizacji wynosi 134 miliardy złotych. Jest największym limitem finansowym określonym w programie drogowym w historii Polski. Dzięki tym środkom powstanie ponad 3700 km nowych dróg, w tym 324 km autostrad A1, A2 oraz A18 oraz 3000 km dróg ekspresowych. Trwa procedowanie. Rozpoczęto opracowywanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, co wielokrotnie na forum Komisji było podnoszone, że kwestie środowiskowe będą głównymi hamulcowymi w naszym programie. Jak państwo widzicie, nie ma problemów z decyzją polityczną, nie ma też problemów z decyzją o zagwarantowaniu środków finansowych. Zawsze jest niezwykły problem z uzyskiwaniem zgód środowiskowych i z całą dokumentacją projektową.

Łącznie na realizację inwestycji ujętych w nowym programie przeznaczona zostanie kwota około 292 miliardów złotych. Zakończono budowę 133 zadań o wartości 61 miliardów złotych i długości ponad 1700 km. Drogami kluczowymi dla dostępu do polskich portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu są drogi ekspresowe S3, S6 i S10 wraz z inwestycjami towarzyszącymi. Ponadto dla Trójmiasta i portów trójmiejskich istotne są jeszcze przebiegi właśnie A1 oraz S7 tak, żeby ruch komunikacyjny północ-południe był w całości gotowy, tak, żeby nasi południowi sąsiedzi, szczególnie z branży automotive, ale też branży spożywczej mogli korzystać z portów zlokalizowanych na polskim Bałtyku, a nie u naszych zachodnich sąsiadów.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie ministrze, mam gorącą prośbę, żeby służby techniczne może przesmarowały światłowody, dlatego że strasznie skrzypią. Tak trzeszczy, że mało co tutaj słyszymy. Może gdzieś jest duży wiatr, ale nie sądzę.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Bardzo proszę, żeby wszystkie służby, które są w zasięgu, coś poprawiły. Może ktoś, kto się nie wypowiada w tej chwili, nie wyłączył mikrofonu. Też o to proszę. Ja słyszę pana bardzo dobrze.

Kontynuuję. Szczególnego podkreślenia wymaga to, że Minister Infrastruktury podpisał program inwestycji na trasie przygotowawczej do budowy Drogi Czerwonej w Gdyni, co jest jednym z elementów dzisiejszego posiedzenia Komisji. Finansowanie dla tego typu przygotowania inwestycji pozwoli między innymi na określenie przebiegu Drogi Czerwonej oraz podstawowych parametrów trasy, takich jak trasa techniczna czy prędkość projektowa. Dokumentacja zostanie opracowana przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Na ten cel Ministerstwo Infrastruktury zapewniło 20 milionów złotych.

Podejmowane przez obecny rząd działania znacząco przyczyniają się do zwiększenia dostępności portów morskich. Dostęp do portów w Trójmieście będzie łatwiejszy dzięki budowie obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej w ciągu drogi ekspresowej S6. Została podjęta decyzja o dokończeniu całego ciągu S6 pomiędzy Szczecinem a Trójmiastem. Już teraz kierowcy mają do dyspozycji nowoczesną i bezpieczną trasę od Szczecina do Koszalina. W 2022 roku, w tym roku powinna zakończyć się budowa trzech odcinków S6 pomiędzy Trójmiastem a Bożepolem Wielkim. Oddanie do użytkowania pozostałych odcinków drogi ekspresowej S6 powinno nastąpić w 2025 roku.

Panie przewodniczący, warto jeszcze wspomnieć o Krajowym Programie Kolejowym, dlatego że tam też dzieją się gigantyczne inwestycje. Cała przebudowa torów dostępowych w Gdyni, Gdańsku, ale też w Świnoujściu nie przypomina tego, co było jeszcze pięć lat temu.

Głównym celem aktualnie realizowanego Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku jest wzmocnienie roli transportu kolejowego, wzmocnienie efektywności tego transportu, zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego oraz poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych, w tym intermodalnych. W projekcie zostały wyodrębnione programy dedykowane poprawie dostępności portów morskich. Na przykład jest to poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do Portu Gdańsk, w tym mostu i dwutorowej linii kolejowej, poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni, do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu, prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz-Trójmiasto, również przez wiele lat zaniedbywanym, a wydaje się nam, że stanowiącym świetną alternatywę dla obecnych linii towarowych. Jest to także opracowanie dokumentacji projektowych dla zadania pod nazwą „Prace w ciągu C-E 65 na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew – Bydgoszcz Główna", opracowanie prac projektowych przede wszystkim, szanowni państwo, na odcinku Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Zduńska Wola Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo. Jest to słynna węglówka, gdzie jest bardzo dużo wąskich gardeł. Nacisk osi na tonę nie spełnia parametrów towarowych, nie spełnia parametrów transportowych. Jeżeli gdzieś możemy udrożnić wąskie gardła, to nie w samym porcie i na jego zapleczu, tylko w głębi kraju.

Zanim oddam głos odnośnie do bardzo ważnej i szeroko zakrojonej skali inwestycyjnej na śródlądowych drogach wodnych, szczególnie na Odrzańskiej Drodze Wodnej, która może stanowić świetne zaplecze, już stanowi zaplecze dla zespołu portów Szczecin i Świnoujście, chciałbym jednak wrócić do jednego z tematów naszej dyskusji, czyli do Drogi Czerwonej. Wiem, że Droga Czerwona to jest neverending story. Była podnoszona już od kilkunastu lat. Dopiero nasz rząd na poważnie zmierzył się z tym problemem. Problemów nagromadziło się tam było bardzo. Nie wiem, czy wszyscy państwo są z Trójmiasta, z Gdyni, pewnie nie, ale warto się nad tym pochylić, dlatego że w końcu jest to temat naszego posiedzenia Komisji.

Otóż trasa ta, Droga Czerwona ma skutecznie wyprowadzić ruch z terenów portu Gdynia do obwodnicy Trójmiasta. Jest to niecały dziesięciokilometrowy odcinek, oczywiście plus/minus. Prace projektowe będą trwały. Odcinek ten jest mocno zurbanizowany, mocno uprzemysłowiony. Oczywiście jest korytarz zarezerwowany dla owej drogi. Szanowni państwo, w tle jest bardzo wiele podmiotów, które są zainteresowane jej wybudowaniem, tylko jak to zwykle bywa, nie są zainteresowane wyłożeniem pieniędzy. Nasze poszczególne, poprzednie rządy widząc ogrom piętrzących się problemów, wolały na to machnąć ręką. Oczywiście trwały jakieś tam prace projektowe, ale dokumenty były chowane na końcu szuflady.

Sytuacji nie poprawiał również fakt, że jest to droga powiatowa. Trasa Kwiatkowskiego i ewentualnie Droga Czerwona to droga powiatowa. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad do tej pory nie mogła inwestować w tego typu drogi, ale również z tym sobie poradziliśmy, ponieważ w 2019 roku zmieniliśmy ustawę o portach i przystaniach morskich. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad może na zasadzie lex specialis zainwestować kwotę 2 miliardów złotych na wybudowanie drogi do portów o szczególnym znaczeniu dla gospodarki narodowej, a takowym oczywiście jest port w Gdyni.

W ubiegłym tygodniu Ministerstwo Infrastruktury podpisało zgodę na realizację fazy projektowej, wygospodarowując 20 milionów złotych na prace przygotowawcze, studium techniczno-ekonomiczne, studium środowiskowe dla owej drogi. Mamy nadzieję na wsparcie wszystkich parlamentarzystów z Komisji. Mamy nadzieję na wsparcie samorządu terytorialnego, również wojewódzkiego, który do tej pory nie był mocno przychylny wszystkim naszym działaniom, jeżeli chodzi o gospodarkę morską. Ale to pokazuje, że pomimo piętrzących się problemów, nie chowamy głowy w piasek, podejmujemy wyzwania krok po kroku. Czy nam się to uda w ciągu roku, dwóch, trzech lat, nie wiemy. Pewnie nie, ale przynajmniej wyposażymy Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad w komplet dokumentów, w projekt, być może w pozwolenie, decyzję środowiskową. Będzie to wymagało wielu konsultacji samorządowych, publicznych, ale odpowiedzialny rząd jest od tego, żeby to zacząć.

Szerzej o tym projekcie być może będzie chciał powiedzieć pan dyrektor Departamentu Dróg Publicznych z Ministerstwa Infrastruktury. Natomiast wracając jeszcze do infrastruktury dostępowej do zespołu portów Szczecin i Świnoujście, chciałbym oddać na kilka minut głos dyrektorowi Departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej, który przedstawi założenia Odrzańskiej Drogi Wodnej. Dziękuję panu.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, pamiętam czasy, że po godz. 13.00 już nic nie skrzypiało, a tutaj godz. 13.00 minęła i dalej skrzypi. Nie wiem, czy mikrofony macie złe czy coś jest nie tak. Panie dyrektorze, może pan spróbuje z drugiego mikrofonu.

Dyrektor Departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej MI Sławomir Brożyna:

Dzień dobry, panie przewodniczący. Dzień dobry, szanowni państwo. Tak jak powiedział pan minister, mamy naprawdę duże osiągnięcia, jeżeli chodzi o infrastrukturę dostępową do portów. Rozwija się to w sposób bardzo planowy. Widać już rezultaty. Na dzień dzisiejszy w zespole portów Szczecin i Świnoujście mamy drogę dostępową przez Odrę. Infrastruktura ta tak naprawdę służy intensyfikacji prac na pozostałych odcinkach Odry. Żegluga śródlądowa na zapleczu portów morskich, zespołu portowego Szczecin i Świnoujście, obsługa barek i statków jest regularna. Ciągle się to rozwija. Pewnie mogłoby być lepiej, ale na dzień dzisiejszy reprezentujemy już poziom światowy. Jest to faktycznie zasługa tego rządu, dlatego że wcześniej byliśmy dużo dalej, chociażby za naszymi sąsiadami. Chodzi o Niemcy.

Udział w ogólnym obrocie ładunków wynosił 2,2% w 2018 roku. Ciągle rośnie. Odrzańska Droga Wodna i Droga Wodna Rzeki Wisły posiadają międzynarodową V klasę drogi wodnej tylko na zapleczu portu. Tak naprawdę dalej mamy niższe klasy. Musimy zrobić wszystko, żeby do tej klasy faktycznie doprowadzić pozostałe odcinki drogi wodnej. Aktualne parametry nie pozwalają na ich większe wykorzystanie w głębi lądu, ale wszystkie prace projektowe są ukierunkowane na to, żeby to osiągnąć. Ten rząd wykazuje się taką determinacją, że pomimo piętrzących się trudności prowadzi to w dobrym kierunku.

Brak możliwości transportu na dalsze odległości od portu rzutuje na wykorzystanie drogi wodnej, ale powoli zaczyna ona być już wykorzystywana. Brak powiązań z innymi węzłami przeładunkowymi, np. z portem w Gliwicach na Kanale Gliwickim ogranicza możliwości, ale jest projekt, żeby był on wykorzystany, żeby służył transportowi drogą wodną. Jeżeli jeszcze dalej pociągnęlibyśmy ten projekt i wybudowali kanał wiślany, który łączyłby Wisłę z Kanałem Gliwickim, jesteśmy w stanie naprawdę dużo zwiększyć możliwości przeładunkowe zespołu portów Szczecin i Świnoujście.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Przepraszam, panie przewodniczący, nasi informatycy powiedzieli, że jeżeli dalej są trzaski, to ktoś, kto nie zabiera głosu, jednak ma włączony mikrofon. Spróbujcie jeszcze raz, a my spróbujemy podmienić mikrofon. Dziękujemy, to tyle z naszej strony na chwilę obecną.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych MI Jarosław Waszkiewicz:

Szanowni państwo, panie ministrze, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, kilka słów uzupełnienia na temat drogowych projektów dostępowych do portów morskich o szczególnym znaczeniu. Zacznijmy od województwa zachodniopomorskiego. Budowa drogi ekspresowej S3 łączącej Szczecin ze Świnoujściem. W 2021 roku zakończyła się budowa dużych fragmentów tej trasy pomiędzy Miękowem a Brzozowem i pomiędzy Miękowem a Rzęśnicą. Pozostał do realizacji trzydziestotrzykilometrowy odcinek Troszyn-Świnoujście. W zasadzie jesteśmy na etapie rozpoczynania budowy. Wszystkie kwestie środowiskowe zostały wyjaśnione. Również ten ostatni odcinek będzie realizowany. Okres realizacji tego odcinka to rok 2022. Zakończy się w roku 2024.

Dostęp do portu w Świnoujściu, w ogóle do miasta Świnoujście zapewnia budowa tunelu pod Świną. Inwestorem tego zadania jest prezydent miasta Świnoujścia. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jest inwestorem zastępczym. Wykonawca

sprawnie realizował prace tunelowe. We wrześniu 2021 roku zostały one zakończone, tunel został przebity. Zakończenie całych prac planowane jest na wrzesień 2022 roku. Miło mi jest o tym fakcie państwa powiadomić, że w tym roku będziemy mieli otwarcie tunelu.

Jeżeli chodzi o dostęp do portu w Szczecinie, kluczowym elementem infrastrukturalnym zamykającym ring wokół Szczecina będzie budowa obwodnicy szczecińskiej, dużej obwodnicy Szczecina. Projekt ten został wpisany do Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do roku 2030. Rządowy program zapewnia finansowanie całej inwestycji. Za chwilę powiem o tym jeszcze więcej. Natomiast podstawowy dostęp do Szczecina i w ogóle powiązanie pomiędzy portami Szczecin oraz Gdańsk i Gdynia stanowi droga ekspresowa S6 na fragmencie w województwie zachodniopomorskim, przede wszystkim na odcinku od Koszalina do Szczecina. Wszystkie elementy drogi zostały już oddane do użytkowania. Dalej w kierunku Gdańska i Gdyni będą trwały roboty. Ostatni element tego połączenia będzie zrealizowany w 2025 roku.

Wracam do zachodniego drogowego obejścia Szczecina. Jest to 51, prawie 52 km nowej drogi ekspresowej z budową bardzo długiego tunelu, chyba najdłuższego tunelu w Polsce. Trwają prace przygotowawcze. W wyniku ogłoszonego postępowania na prowadzenie prac przygotowawczych dla budowy tejże drogi ekspresowej w lutym tego roku otworzyliśmy oferty. Trwa analiza ofert. Jak państwo widzą, realizacja tego bardzo dużego zamierzenia inwestycyjnego pozwoli zamknąć ring wokół Szczecina i zapewnić połączenie ze wszystkich kierunków również z portem.

W województwie pomorskim kontynuujemy budowę drogi ekspresowej S5. Pan minister już dużo tu powiedział, więc ja krótko. Budowa obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej. Trzy odcinki od obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej w kierunku Lęborka i zakończenie budowy na odcinku od Lęborka do Słupska w 2020 roku. W sumie całość odcinków jest zaznaczona na mapie kolorem czerwonym. Ostatni z nich zostanie udostępniony w 2025 roku, domykając również budowę tego ciągu, zapewniając nową obwodnicę Metropolii Trójmiejskiej, rozładowując ruch na całej sieci dróg w tym terenie.

Droga Czerwona. Już bardzo dużo zostało powiedziane przez pana ministra. Uzupełniająco dodam, że w wyniku zaakceptowanego przez Ministra Infrastruktury 17 lutego programu inwestycji Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad realizuje prace przygotowawcze. Zostaną one zakończone do roku 2025. W ramach prac przygotowawczych analizowany będzie przebieg Drogi Czerwonej w podziale na trzy odcinki realizacyjne. Mają je państwo tutaj zaznaczone. Mamy je zaznaczone również na mapie. Jest to odcinek od węzła Gdynia Chylonia do Trasy Kwiatkowskiego. Jest to pierwszy odcinek realizacyjny. Drugi odcinek realizacyjny jest od Trasy Kwiatkowskiego do węzła Ofiar Grudnia. I trzeci odcinek jest od węzła Ofiar Grudnia do terminalu promowego. W 2025 roku prace przygotowawcze mają się zakończyć uzyskaniem decyzji środowiskowej. Przetarg na wykonawstwo planowany jest na rok 2026. I dalej już będzie realizacja projektu. Jest to bardzo istotny projekt.

W ten sposób poprzez wszystkie inwestycje, o których krótko starałem się mówić, zrealizowana zostanie całość powiązań sieci autostrad i dróg ekspresowych z polskimi portami, zapewniając również w wielu miejscach połączenia tzw. ostatniej mili, czyli dojazdy już do samych terenów portowych. Bardzo dziękuję za uwagę. Jesteśmy dostępni, gdyby była prośba o dyskusję czy odpowiedź na szczegółowe pytania.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Jako pierwszy zgłosił się pan poseł Dariusz Wieczorek.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, przyznam się szczerze, że mam mieszane uczucia, gdyż właściwie w tej chwili powinniśmy zamknąć posiedzenie Komisji. Jest po prostu tak świetnie, że nie ma o czym dyskutować.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Czy to jest wniosek formalny?

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

No właśnie nie chcę jednak takiego wniosku składać, chociaż sam się ciśnie na usta. Jak pan minister i panowie mówili, wszystko jest najlepsze, największe, wszystko jest zgodnie z czasem, wszystko jest zgodnie z terminami, po prostu wszystko rewelacyjnie idzie. A teraz już tak na poważnie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Tylko się cieszyć.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Oczywiście, że tak, natomiast teraz już na poważnie. Po pierwsze, żeby była jasność, nikt łaski nie robi. Są środki z Unii Europejskiej. Programy dotyczące budowy czy to dróg, czy to linii kolejowych to są programy wieloletnie. Niestety, w ogóle nie padło zdanie dotyczące opóźnienia, przyczyn opóźnienia chociażby w kwestiach dotyczących inwestycji kolejowych czy inwestycji drogowych, a wypada to powiedzieć, gdyż myślę, że to jest bardzo istotne, żebyśmy też wiedzieli, jakie są potencjalne zagrożenia. Po prostu w pewne dane, które tutaj są, nie wierzę.

Rzecz druga to bardzo poważne zagrożenie dotyczące środków z Unii Europejskiej. Zdaniem nawet, panowie się nie odnieśli do potencjalnego zagrożenia dotyczącego tego, że nie będziemy mieli środków z Krajowego Planu Odbudowy i nie będziemy mieli środków z nowej perspektywy, w związku z czym te wszystkie plany można sobie pomiędzy bajki włożyć, co jest bardzo poważnym problemem, poważną sprawą w kontekście już podpisanych umów. Więc też chciałbym, żeby pan minister oprócz tej propagandy sukcesu, i dobrze, dlatego że w niektórych miejscach rzeczywiście dobrze to idzie, dobrze oddaje, gdyż tak jest, ale żeby oprócz tego również powiedział, jak się szykujecie na potencjalne zagrożenia, że środków niestety, nie będzie i może nie być.

Rzecz kolejna jest już z zakresu bardziej szczegółowych pytań. Mówimy o odcinku drogi S3 do Świnoujścia. Moje pytanie jest takie, czy tu nie ma zagrożenia, jeżeli chodzi o kwestie wykonawcy i kwestie kosztów, dlatego że przecież one bardzo mocno wzrosły. Drugie pytanie to jest kwestia dotycząca... Mówimy tutaj o drogach lądowych dojazdowych de facto do granic portu, ale nic pan minister nie powiedział o kwestiach związanych z inwestycjami na terenie portów. Co z tego, że doprowadzimy autostradę do granicy, skoro tam jeszcze muszą być wszystkie drogi dojazdowe wewnętrzne? Tutaj jest pytanie, czy one są realizowane zgodnie z planem, czy są przygotowywane.

Rzecz kolejna dotyczy wszystkich portów. Jest kwestia dostępności od strony wody, od strony morza. Co do tego nie ma wątpliwości, dlatego że są to też inwestycje, o których powinniśmy dyskutować. Jest też kwestia całego majątku portowego, suprastruktury, która funkcjonuje na terenie portu, na terenie wszystkich portów. Mam wrażenie, że ona jednak ulega degradacji. Fajnie, budujemy autostrady, budujemy tunele, budujemy linie kolejowe, natomiast zapominamy o tym, że trzeba pomóc portom i trzeba pomóc firmom, które na terenach portu funkcjonują również w tym, żeby mogły inwestować w infrastrukturę portową, którą dzisiaj użytkują. Rosnące przeładunki to jest fajna rzecz, ale trzeba odnawiać majątek, trzeba odnawiać dźwigi i suwnice. Są to potężne inwestycje. W związku z tym jest pytanie, czy ministerstwo, jeżeli środki unijne się znajdą, nie planuje również w tym zakresie wprowadzenia jakichś programów, które wesprą firmy portowe i same porty, które przecież dzierżawią tę infrastrukturę.

Rzecz kolejna. Pan minister mówił o kwestiach związanych z zachodnią obwodnicą Szczecina. Pojawiła się tutaj informacja dotycząca czterech złożonych ofert. Po to, żeby opowiedzieć historię, oczywiście jest to bardzo potrzebna inwestycja. Można się spierać o to, czy jest czy nie jest potrzebna. To jest kwestia nie tylko portu szczecińskiego, to jest kwestia portu w Policach, to jest w ogóle kwestia Zakładów Chemicznych „Police", wobec czego jest poza dyskusją, że jest bardzo potrzebna. Wszystkim nam bardzo powinno zależeć, żeby była realizowana. Dobrze, że najpierw wypadła z programu, ale teraz znowu jest w programie. Są złożone oferty. Pytanie jest takie, kiedy planujecie rozstrzygnięcie przetargu na wybór firmy, która będzie projektować. Jest to dobre rozwiązanie. Najpierw zaprojektuje ona obwodnicę. Jaki jest planowany czas na projekt i wszystkie uzgodnienia środowiskowe? Dzisiaj jest rok 2022. Chodzi o to, żebyśmy wiedzieli, czy realnie jesteśmy

w stanie zmieścić się w tych terminach, które do tej pory były planowane w programie wieloletnim.

No i ostatnia kwestia nie dlatego, że się czepiam. Przecież pan minister doskonale wie, że nie należę do ludzi, którzy się czepiają. To nie o to chodzi. Raczej staram się obiektywnie na to wszystko patrzeć. Jest kompletne fiasko Odrzańskiej Drogi Wodnej. Fajnie tutaj mówimy o tym, że zwiększamy dostępność Odrą do portów Szczecin i Świnoujście, natomiast przypomnę, że na posiedzeniu Komisji dyskutowaliśmy o tym chyba dwa lata temu. Pamiętam, jakie były plany, kiedy jeszcze byłem radnym sejmiku. Pan minister Gróbarczyk mówił, że wydamy 60 miliardów złotych na Odrzańską Drogę Wodną, że jest to historyczny plan do 2040 roku, że będzie żeglowność, że będziemy wozić wszystko barkami. No i jest kompletna klapa, żeby była jasność. Parę groszy, o których państwo tutaj mówicie, że je wydaliście, w stosunku do planów to, niestety, nie jest realizacja tego programu. W związku z tym poproszę o informację, czy planujecie jakąś weryfikację planu rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej, w ogóle śródlądowych dróg wodnych. Czy rzeczywiście planujecie na poważnie się za to zabrać, ale to będzie wymagało znowu dodatkowych nakładów finansowych? To tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Panie pośle, trochę cierpliwości. Do 2040 roku mamy jeszcze osiemnaście lat, więc niech pan się tak nie denerwuje. Bardzo proszę, pan poseł Tadeusz Aziewicz.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie podsekretarzu jako autor tego punktu w planie pracy Wysokiej Komisji chciałbym serdecznie podziękować Komisji za zwołanie dzisiejszego posiedzenia. Z mojej perspektywy absolutnie kluczową kwestią jest inwestycja, którą nazywamy Drogą Czerwoną, inwestycja, której historia liczy trochę więcej niż sześć lat. Pan podsekretarz ma prawo nie wiedzieć tego, że wcześniej rozmawialiśmy o trochę innym projekcie, który nazywał się OPAT. Natomiast o Drodze Czerwonej rozmawiamy od 2015 roku. Jest to szczególna inwestycja, dlatego że nikt poważny właściwie nie kwestionuje jej zasadności. Przed wyborami odbywało się publiczne wbijanie łopat. Praktycznie wszyscy posłowie PiS-u jednoznacznie deklarowali wolę budowy, realizacji tego przedsięwzięcia.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie pośle, niech pan mówi bez krytyki. Nie mamy pana posła.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

(...) Trzaskowskiego, to nie będzie Drogi Czerwonej. Faktem jest, że Gdynia zagłosowała na Rafała Trzaskowskiego. Trochę tak tłumaczyliśmy sobie różne zaniechania. Nie tak dawno Senat Rzeczypospolitej próbował wprowadzić poprawkę do budżetu. Z poprawki tej miały wyniknąć pieniądze na budowę Drogi Czerwonej, na rozpoczęcie budowy. Poprawka została odrzucona. Teraz przed naszym posiedzeniem otrzymaliśmy materiał. Mam ów materiał w ręku. Jest podpisany przez pana podsekretarza Witkowskiego. Jest to materiał z dnia 31 stycznia. Przeczytałem w nim: „Aktualnie nie jest możliwe wskazanie konkretnych terminów realizacji Drogi Czerwonej w Gdyni. Wynika to między innymi z niezakończenia procesu przygotowawczego, a także z tego, że inwestycja ta będzie inwestycją nową.”. Potem po dwóch tygodniach odbywa się najazd polityków PiS-u na nasze wybrzeże i padają deklaracje. Bardzo się cieszę, dlatego że bardzo bym chciał, żeby w końcu w kontekście Drogi Czerwonej coś zaczęło się dziać, natomiast moja wątpliwość dotyczy wiarygodności. Nie wiem, co takiego się wydarzyło w ciągu tych dwóch tygodni, czy inwestycja przestała być inwestycją nową, dlatego że w tej chwili padają już konkretne terminy. Patrzę na kolejne materiały, które spływały. Dzisiaj otrzymaliśmy mapkę, na której zaznaczone są trzy punkty, gdzie ma być realizowana. Jest tam Chylonia, jest ul. Janka Wiśniewskiego, jest terminal promowy.

Aż się prosi zadać pytanie o przyszłość portu zewnętrznego w Gdyni. Państwo bardzo dużo mówiliście i wydawało się, że nawet coś robicie w kontekście budowy tego portu. Od pewnego czasu o porcie zewnętrznym w Gdyni się nie mówi. Został wymieniony pre-

zes, który deklarował się jako gorący zwolennik tego przedsięwzięcia. Natomiast jak patrzę na te trzy punkty, mam wrażenie, jakby potwierdzało się, że rząd PiS-u zaniechał budowy portu zewnętrznego. Będę głęboko zobowiązany za wyjaśnienie.

Podsumowując mam poważne powody do nieufności. Jeżeli rzeczywiście zaczniecie państwo cokolwiek robić w kontekście Drogi Czerwonej, zostanie to docenione. Jest to absolutnie kwestia racji stanu, kwestia przyszłości, rozwoju gdyńskiego portu, niezależnie od tego, czy będzie port zewnętrzny czy nie będzie. Dziękuję bardzo za uwagę.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Artur Szałabawka, bardzo proszę.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Miałem nie zabierać głosu, gdyż wydawałoby się, że sprawa jest oczywista, ale nieoczywistym okazało się zachowanie pana posła Wieczorka. Gdyby to był pan poseł Borowczak, to rozumiem, że można zazdrościć tych inwestycji, przynajmniej drogowych, które teraz dzieją się na terenie Szczecina. Tylko do drogowych się odniosę. Odniosę się dlatego, że pan poseł powiedział o zawaleniu inwestycji i kolejowych, i drogowych jako jednak osoba będąca czynnie w polityce, posłem pan jest w tej chwili, ale przecież czynnie był pan samorządowcem szczebla wojewódzkiego. Może trochę historii. Nie pamiętam pana wielkich słów krytyki, wielkiego alarmowania w momencie, kiedy w budżecie 2007 roku było zabezpieczone 200 milionów złotych na rozpoczęcie budowy tunelu pod Świną, tak ważnego tunelu, który już praktycznie się kończy, niestety, ja wiem, dla pana, niestety, się kończy, niestety. Ludzie i transport będą mogli się tam poruszać i które to 200 milionów złotych zostało zabranych do Gdańska na budowę tunelu pod Martwą Wisłą. I dobrze, jesteśmy jednym krajem. Wiem, że wtedy na pewno pan Borowczak się cieszył, a nie martwił tak, jak pan się teraz martwi.

Może panu wyjaśnię. Jakie tam zawalone terminy na S3? Jakie zawalone terminy na trasie Świnoujście-Troszyn? Przecież to wszystko jest robione zgodnie z czasem, a nawet można powiedzieć, że firma Budimex odcinki S3 niejednokrotnie oddawała i oddaje dużo przed czasem. Mógłby pan np. zaapelować do władz Świnoujścia. Wiem, że prezydent jest samorządowcem, ale związanym z pana środowiskiem albo kiedyś był związany z pana środowiskiem. Mógłby pan apelować do niego, żeby zdążył wykonać drogę dojazdową chociażby do zjazdu lng, który jest drugim zjazdem od Świnoujścia. Jest pierwszy, potem drugi, potem Łunowo. Jeżeli chodzi o drugi, niech nie sugeruje, żebyśmy nie robili jako państwo zjazdu lng jako lng, tylko żeby jednak dobudował drogę, która by to ułatwiła, a nie żeby zmniejszać inwestycję.

Jeżeli chodzi o... Tutaj naprawdę myślałem. Nawet z panem marszałkiem województwa zachodniopomorskiego Geblewiczem, z którym jestem w bardzo dużym sporze politycznym, jeżeli chodzi o politykę, nawet z posłem Marchewką umówiliśmy się, stwierdziliśmy, że tak wielkiej inwestycji jak obwodnica zachodnia Szczecina, obejście zachodnie Szczecina z przeprawą tunelową, którą doprowadziliśmy do takiego stanu, że wydawało się to niemożliwe, że po prostu nie będziemy jej krytykować, dlatego że naprawdę idzie to wyśmienicie.

À propos, panie pośle Wieczorek, jakie cztery oferty? Wie pan, że wpłynęło trzynaście ofert. Tak, tak, trzynaście. Wie pan jeszcze, że kwoty, które zostały zaproponowane przez firmy, które się zgłosiły, są wręcz mniejsze od kwot, które były zabezpieczone w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Tak, właśnie jest bardzo duże zainteresowanie. To, czego się baliśmy najbardziej, to mianowicie baliśmy się, czy znajdzie się biuro projektowe, które zdecyduje się budować najdłuższy tunel w Polsce. Te 5,2 km to jest coś, czego do tej pory nie mieliśmy. Okazało się, że jednak jest bardzo dużo chętnych. To też świadczy o rozwoju naszej gospodarki, o rozwoju naszego państwa, że takie inwestycje mają możliwość być wykonywane. Jeszcze trzy lata temu ani pana środowisko, ani nikt, cztery, pięć lat temu nikt nawet nie myślał o tym, że kiedyś powstanie zachodnie obejście Szczecina. Po pierwsze, nie mieliście takiego przełożenia politycznego, a po drugie, najczęściej tylko to powtarzaliście. Pan minister Witkowski powiedział o tym jako o sukcesie, dlatego że to jest wielki sukces. Wszyscy powinniśmy się cieszyć. Myślę, że nawet pan poseł Borowczak nie będzie krytykował obwodnicy zachodniej Szczecina, mimo że ona nie jest w Gdańsku. Wie pan, jaka jest różnica, panie pośle Wieczorek, między Gdań-

skiem a Szczecinem, chociaż pana nie uważałem za totalną opozycję? Owszem Platforma Obywatelska deklarowała się jako totalna opozycja. Rozumiem, wtedy idzie wszelka krytyka. Niemniej nawet środowiska gdańskie nie kalają swojego gniazda.

Dlatego odniosłem się do inwestycji drogowych, że zajmuję się tymi inwestycjami. Troszeczkę mnie to boli, dlatego że wiem, że wspólnie się gdzieś tam nawet z tego cieszyliśmy, a potem publicznie mówi pan takie rzeczy. Dlatego celowo nie odniosłem się do inwestycji kolejowych. Tam mógłby pan mówić o problemach, dlatego że jednak są opóźnienia. Należałoby się nad tym skupić. Mówi pan o infrastrukturze drogowej, o przyszłościowym połączeniu ze wszystkimi inwestycjami w portach, że tutaj coś nie gra. Naprawdę, panie pośle Wieczorek, nie powinien pan tak mówić. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję Pan poseł Wieczorek został wywołany, więc teraz już do wieczora.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Nie. Oczywiście króciutko. Mam tylko prośbę do pana posła Szałabawki, żeby po prostu słuchał, co się mówi, gdyż generalnie nie wiem, do czego pan poseł Szałabawka się odnosił, ale widzę, że jeżeli jest tak nerwowy, to coś jednak jest, kurcze, coś macie za paznokciem. Co do tego nie ma żadnej wątpliwości. Tylko zwracałem uwagę na to, że trzeba naprawdę w tej sytuacji przede wszystkim pilnować możliwości wykonania inwestycji, a wasza polityka... Jeżeli chodzi o gadanie, panie pośle, z całym szacunkiem, co było w 2007 roku, 2013 roku czy za Platformy Obywatelskiej, już przestańcie. To już jest nudne. Po prostu tego już się nie da słuchać. Zajmijcie się, dlatego że od siedmiu lat rządzicie, zajmijcie się tym, ile pieniędzy po prostu poszło w błoto, zajmijcie się tym, ile pieniędzy możemy stracić. Tylko po to o tym rozmawiamy. Przez waszą głupią politykę za chwilę nie będziemy mieli żadnych obwodnic, żadnych dróg, dlatego że po prostu nie będzie nas na to stać. Tylko na to zwracam uwagę. Tutaj się nie ma co się denerwować, dlatego że nikt nie będzie wam lukrował, nikt nie będzie mówił, że jest świetnie, skoro wszyscy wiemy, że do końca nie jest świetnie. Jeżeli pan jeździ drogą S3, to pan też wie doskonale, kurcze, co się dzieje, jeżeli chodzi o wyjazd ze Szczecina. I co? To wszystko odbywa się zgodnie z terminami? Trzeba powiedzieć, że rzeczywiście był problem, firma upadła. Trzeba powiedzieć, z jakiego powodu upadła. Trzeba powiedzieć, że tak się rzeczywiście stało. Dzisiaj jest to wszystko rozbudowywane, jeszcze się chwilę pomęczymy, ale opóźnienie jest.

Jak mówimy o drodze S3 do Świnoujścia, to się pytam, czy tam nie ma jakiegoś zagrożenia. Jednak będzie to teren, gdzie będziemy wycinali lasy, itd. Wobec tego pytam, czy nie ma jakiegoś zagrożenia, dlatego że można to było oczywiście zrobić wcześniej. Nie zrobiliście tego wcześniej i nie ma co tutaj mówić o tym, czy Platforma Obywatelska zrobiła czy nie zrobiła, ponieważ nie ma to absolutnie żadnego znaczenia. Natomiast z jakichś powodów ostatni odcinek nie był robiony cztery lata temu, jest robiony teraz. No i ok., trzeba się z tego cieszyć, tylko znowu jest pytanie, jak to jest finansowane, dlatego że jeżeli jest finansowane ze środków Unii Europejskiej, to mam bardzo poważne obawy, że po prostu nie będzie to zrealizowane.

Jeżeli mówimy o prezydencie Świnoujścia, to powiedzcie o tym. Właśnie po to jest to posiedzenie Komisji, nie po to, żeby mówić, że jest świetnie, tylko po to, żeby powiedzieć, że niestety, tu mamy jakieś problemy. Trzeba to po prostu zgłaszać. Tylko o to mi chodzi. Jak mówię, do kolei w ogóle się nie odnoszę, ponieważ trudno się do tego odnosić. Zresztą w całej Polsce to wszystko leży. Widzimy to, widzimy, co się dzieje, widzimy, jak to wygląda. Wystarczy zobaczyć kolej metropolitalną w zachodniopomorskim. Widzimy, jak inwestycje kolejowe wyglądają. Po to, żeby była jasność, droga rzeczna, drogi śródlądowe to też nie jest tylko i wyłącznie rzecz, która świetnie funkcjonuje. Przecież widzimy, co jest na rynku. Dlatego pytam się w trosce. Koszty rosną. Jeżeli mówimy, ile ofert złożono na projekt obwodnicy, to też chcę wiedzieć, jakie to są koszty, jaki jest termin, jak to wygląda. O to się pytam. Tutaj nie ma co się denerwować. Nie ma co się tutaj denerwować.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dobrze pan wie.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

No ale właśnie nie wiem. Jak bym wiedział, to bym się nie pytał.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panowie.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

I o to tylko chodzi. Proszę o naprawdę więcej luzu w tym wszystkim, więcej samokrytyki, dlatego że nie jesteście świetni, tak jak mówicie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Pan poseł przewodniczący Arkadiusz Marchewka.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, w kontekście działań, które są realizowane, chciałbym również zwrócić uwagę na kluczową sprawę, która dotyczy zachodniej obwodnicy Szczecina. Odnosząc się do tego, co powiedział pan poseł Szałabawka, przypomnę tylko pewne fakty. Do połowy ubiegłego roku miał zostać ogłoszony przetarg na realizację inwestycji. Mówiliśmy o tym wielokrotnie. Powtarzałem na pewno wiele razy, tak jak zresztą wszyscy parlamentarzyści ze Szczecina, że projekt ten jest najistotniejszym projektem infrastrukturalnym dla całego Pomorza Zachodniego. Nie mamy żadnej wątpliwości i robimy wszystko, żeby realizację owej inwestycji wspierać. Tylko problem jest w tym, że po sześciu latach podjęliście decyzję o tym, żeby ogłosić przetarg, ale nie na realizację inwestycji, tak jak zapowiadaliście wcześniej, tylko na dokumentację projektową. Z politycznego punktu widzenia, z punktu widzenia PR-u politycznego, w którym jesteście mistrzami, może rzeczywiście łatwiej jest wydać 31 milionów złotych na te dwie części, dlatego że tyle wynoszą najniższe oferty w przetargach, niż pokazać, że macie zapewnione 6 miliardów złotych.

Przypomnę tylko, że jeszcze w sierpniu ubiegłego roku, kiedy spotkał się Zachodniopomorski Zespół Parlamentarny, od urzędników Ministerstwa Infrastruktury usłyszeliśmy odpowiedź na pytanie. Kiedy zostało zadane pytanie, czy są zapewnione pieniądze na zachodnią obwodnicę Szczecina, usłyszeliśmy, że dzisiaj nie można tak powiedzieć. Prawda jest taka, jestem w stanie dzisiaj postawić taką tezę, że po sześciu latach będziecie w stanie zrobić tylko dokumentację, i nic więcej, na którą wydacie 30 milionów złotych, a nie 6 miliardów złotych na budowę drogi. W czasie kampanii wyborczej pan, panie pośle, razem ze swoimi kolegami z PiS-u stanie gdzieś w środku pola i powie: „budujemy obwodnicę”. Po ośmiu latach, kiedy jeszcze w kadencji zanim... Pamiętam, jak w pierwszym roku po objęciu przez was rządów, cytowałem prezesa Kaczyńskiego, który mówił, że zachodnia obwodnica jest kluczowa, jest inwestycją o charakterze strategicznym, ważnym nie tylko w kontekście transportu regionalnego, ale też krajowego. Takie były fakty.

I co zrobiliście przez ten czas? Trzy razy odrzucaliście propozycje, które złożyła opozycja, żeby dokumentację wykonać dużo wcześniej. Można było to zrobić. Dzisiaj na koniec kadencji pokażecie dokument, że macie gotowe dokumenty do tego, żeby robić tę drogę. Ja się bardzo z tego cieszę. Uważam, że to jest kluczowa decyzja, którą wszyscy powinniśmy wspierać, ale proszę, panie pośle, nie udawać, że zrobiliście wszystko, co mogliście jak najlepiej, dlatego że to można było zrobić dużo, dużo lepiej i dużo, dużo szybciej. Skoro pan mówi o skuteczności, to przez te lata do dziś, od 2015 roku jeszcze nie ma decyzji o wykonaniu, o zatwierdzeniu decyzji, kto wykona projekt. Co zostało zrobione przez ten czas? Badania geologiczne. Jeżeli pan uważa, że na okres już prawie półtorej kadencji jest to sukces, to ja uważam, że to nie jest sukces. Zrobiliście po prostu za mało. Taka jest prawda.

Zapewniam jeszcze raz, patrząc na pana posła, że będę robił wszystko, co mogę, żeby tę inwestycję wspierać, ale będę też mówił prawdę, jak wyglądała sytuacja. Pan, panie pośle, też głosował przeciwko naszym propozycjom, żeby to wpisać do budżetu na rok 2016, na rok 2017, itd., itd. I taka jest prawda. Niemniej podsumowując liczę na to, że działania związane z przygotowaniem dokumentacji projektowej zostaną zakończone na czas, że 6 miliardów złotych, które jest potrzebne, zostanie przez was wprost wska-

zane, gdzie się znajdują. Zobaczycie państwo, że przed wyborami, tak jak zawsze to robicie, stanie pan przy jakimś stoliku jako tło dla tych, którzy podpisują jakieś dokumenty i będziecie mówić: „tutaj coś robimy". Jeżeli osiem lat na zrealizowanie dokumentacji to jest sukces, to mam co do tego duże wątpliwości, ale zrobię wszystko, żeby ten termin był dotrzymany i żebyśmy mogli za parę lat powiedzieć, że decyzja w końcu została zrealizowana, że inwestycja służy mieszkańcom Szczecina, całego Pomorza Zachodniego i wszystkim, którzy będą się tamtą drogą poruszać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję. Jeszcze pan poseł Jerzy Borowczak, a później pan przewodniczący Szałabawka.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, głównie chciałbym zapytać pana ministra o S6. Myślę, że gdyby rządziła Platforma Obywatelska, to ta droga ze Szczecina do Gdańska byłaby już przejezdna. Jakie tam są trudności, że tak długo grzebiecie się z S6? Mamy bazę w Redzikowie, mamy tam Amerykanów. Także ze względów strategicznych droga ta powinna być zrobiona w pierwszej kolejności. Tak mi się wydaje, chyba że są jakieś niespodziewane problemy.

Druga sprawa. Tu koledze posłowi odpowiem, że ja Polskę mam jedną. Mieszkałem w Szczecinie, pracowałem w Szczecinie, lubię Szczecin i urodziłem się niedaleko Szczecina. Nigdy nie byłbym przeciwko jakimkolwiek inwestycjom w Szczecinie. Jeżeli chodziło o ratownictwo, to wypowiadałem się tylko dlatego że mamy szesnaście ośrodków. W Kołobrzegu mamy ośrodek ratownictwa morskiego prawie za 30 milionów złotych. Tylko dlatego zabierałem głos, czy warto wydawać kolejne pieniądze i czy są one konieczne. Natomiast jeżeli chodzi o to, czy krytykuję inwestycje w Gdańsku, to powiem panu posłowi, że trzy lata temu krytykowałem inwestycje za około 200 milionów złotych na terenie mojej stoczni Gdańsk. Wie pan? I wie pan, że 200 milionów złotych poszło, a teraz ptaki, mewy mają, gdzie siadać. Krytykowałem – mamy trzy piękne pochylnie – co wy tam robicie, po co wam ta płyta, ale nikt nie słuchał. 200 milionów złotych, proszę pana, poszło. Może się to wykorzysta, nie mówię, że nie. Może jakiś tam pomysł w końcu będzie. Krytykowałem też takie inwestycje. Jak mówię, dla mnie jest ważna Polska, niezależnie, czy to będzie w Szczecinie czy w Gdańsku. Chodzi mi tylko o to, żeby pieniądze były racjonalnie wydawane, żeby nie były utopione. Ja jestem gospodarski syn, więc gospodarzę po gospodarsku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Szałabawka.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Przepraszam, panie przewodniczący, ale muszę odnieść się politycznie, dlatego że ministrowie czy dyrektorzy departamentów odpowiadając nie będą mogli tego zrobić, natomiast ja mogę sobie na to pozwolić. Po wysłuchaniu słów pana posła Marchewki, który, jak wiadomo jest w totalnej opozycji, powiem tak. Nigdy w życiu...

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Ja jestem w konstruktywnej.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Nie, nie. Ogłosiliście sami, że jesteście totalną pozycją, więc niech pan się tego trzyma do końca tej kadencji.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Konstruktywnej. To wszystko.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dobrze. Wasza siła, wasze przełożenie polityczne w czasach, kiedy rządziliście, były takie, że żadnych inwestycji drogowych poza drogą S6 nie można było realizować. I wszyscy o tym wiemy, wszyscy szczecinianie i mieszkańcy zachodniopomorskiego wiedzą, jaka była stagnacja, jeżeli chodzi o budowę dróg w zachodniopomorskim. Pomysł, jeżeli chodzi o obwodnicę zachodnią Szczecina, był powtarzany od wieków, aczkolwiek tutaj muszę się

zgodzić. Panu by to nie przeszło przez gardło, a ja tu mówię, że gdyby nie działania pana marszałka Geblewicza i opinia środowiskowa, decyzja środowiskowa, to nie moglibyśmy tej idei podjąć. Ideę tę podjęliśmy w 2016, 2017 roku jako drugą w momencie, kiedy już była decyzja na budowę tunelu pod Świnoujściem. Notabene wie pan, co do zabezpieczania czegoś w budżecie i robienia kampanii wyborczej, to wy jesteście specjalistami. My po prostu czasami od razu po wyborach pewne rzeczy zaczynamy robić. W każdym razie decyzja o obwodnicy zachodniej Szczecina była kolejną decyzją po konkretnej decyzji o jednej z największych inwestycji na Pomorzu Zachodnim, czyli o budowie tunelu pod Świną, jak wiadomo z udziałem miasta.

Natomiast teraz chronologia. Myślę, że słuchający nas fachowcy obalą mit tego, że my w ogóle powinniśmy się tłumaczyć. To wy powinniście siedzieć cicho i się nie odzywać, ale jako że jesteście tacy, że właśnie tak działacie, to niestety, trzeba to obalać. Powstała decyzja, żeby wybudować jakąkolwiek obwodnicę czy drogę. Chciałbym zaznaczyć, że jest to droga, pan przewodniczący nawet nie zdaje sobie z tego sprawy, o długości 55 km z tunelem ponad pięciokilometrowym, który w pierwszej fazie – to też nam troszeczkę opóźniło – miał mieć długość 2-2,5 km, natomiast decyzja środowiskowa... Tam już nie chcieliśmy zmieniać decyzji środowiskowej, musieliśmy zrobić i już nie będę wchodzić w szczegóły, najdłuższy tunel, który będzie przechodził pod Zakładami Chemicznymi „Police", gdyż inaczej byłby konflikt prawny. Nie dałoby rady tego zrealizować.

Wyznaczenie i geologia, 26 milionów złotych. Tak, tyle to kosztuje, ale też i tyle trwa na tak dużym odcinku i na podmokłych terenach tzw. długiej Odry. Ktoś, kto wie, pan poseł Borowczak jak zna Szczecin, to wie, jaki to jest kawałek. Do Stepnicy są bardzo skomplikowane rzeczy. Naturalnie tyle tutaj to trwało. Wszystkie procedury szły zgodnie z wszelkimi normami, które ustaliliśmy. Były realizowane. Działania totalnej opozycji polegały na tym tylko, że nie mogli po prostu, mają taki charakter, że nie mogą przeżyć czyjegoś sukcesu. To jest troszeczkę tak, że szybciej by chcieli, żeby się tam wszystko, np. najchętniej, żeby tunel w Świnoujściu zalało, dlatego że wtedy mogliby powiedzieć, że PiS zawinił. Niestety, taka jest brutalna polityka totalnej opozycji ze Szczecina.

Jeżeli chodzi o te wszystkie działania, które idą zgodnie z czasem, jesteśmy teraz na takim etapie, że zostały otworzone oferty, tak jak powiedziałem wcześniej, na prace projektowe. Plus chciałbym zaznaczyć, dlatego że pan poseł Marchewka już tego nie powiedział, gdzieś panu już umknęło 400 milionów złotych na wykup gruntów. Taka bagatela, 400 milionów złotych na wykupy gruntów plus prace projektowe. Są to normalne zachowania przy tak dużych inwestycjach. Tak duże inwestycje potrafią trwać dziesiątki lat, a my i tak to robimy w ten sposób. Naturalnie, że obwodnica zachodnia Szczecina będzie gotowa nie na zakończenie tej kadencji. Problemem dla was jest to, że mieszkańcy Szczecina po naszych innych inwestycjach, które zrobiliśmy, a wy ich nie mogliście zrobić, jak DK 13, DK 20 i jeszcze wiele, wiele innych, wiedzą, że Prawo i Sprawiedliwość jak się czegoś podejmuje, to realizuje.

A jeżeli chodzi o środki europejskie i w razie czego zabezpieczenie z budżetu, to pan poseł Wieczorek już wyszedł, ale proszę się o to nie martwić. Zresztą myślę, że zaraz o tym zostanie powiedziane w sposób merytoryczny, mniej polityczny niż ja powiedziałem. Naturalnie tyle chciałem powiedzieć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Szybko, ale już krótko pan poseł Marchewka. Mam nadzieję, że pan minister pogodzi posłów.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie pośle, dużo pan mówi o rzekomej skuteczności tego, co pan robi. Chciałbym zadać pytanie. Mówił pan o tunelu w Świnoujściu. Chciałbym zapytać, czy to prawda, że z budżetu, którym dysponuje rząd, na tunel w Świnoujściu nie zostały przeznaczone żadne pieniądze, że rząd przekazał 0 zł z budżetu na realizację tunelu. Czy to prawda, że 777 milionów złotych to są pieniądze pochodzące z Unii Europejskiej, 137 milionów złotych z miasta, a 5 milionów złotych na projekt pochodzi z urzędu marszałkowskiego? Chciałbym zapytać, czy to prawda, że rząd nie przeznaczył ani grosza na tę inwestycję, a ministrowie i posłowie PiS-u z wielką chlubą, z wypiętą

piersią fotografowali się na tle inwestycji, która jest realizowana z dużym wsparciem Unii Europejskiej, a sami Unię Europejską bardzo często krytykują. Czy to prawda, tylko chciałbym zapytać?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Proszę jeszcze, panie przewodniczący.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Wiadomo, to jest tak zwany... Panie pośle Marchewka, ma pan problem, dlatego że pan tutaj rozmawia. Wy lubicie manipulować, lubicie też manipulować swój elektorat. Czasami myślę, że uważacie wszystkich wyborców za osoby nieinteligentne i obrażacie ich w ten sposób. Jest rzeczą...

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Jeżeli uważa pan wszystkich swoich wyborców za inteligentnych...

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Ale proszę mi dać powiedzieć.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

... to proszę powiedzieć prawdę.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Chcę odpowiedzieć.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Proszę powiedzieć, czy to prawda.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Przecież to jest normalne.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panowie.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Normalną rzeczą... Proszę nie przerywać. Może pan odpowiedzieć ad vocem kolejny raz, jak udzieli panu...

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panowie.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Ja nie przerywam. Proszę też, żeby pan mi nie przerywał, panie pośle. Rzeczą normalną jest, że środki na inwestycję, która była pokrywana z Unii Europejskiej, były z Unii Europejskiej przy wsparciu samorządów, przy wkładzie własnym, który dzięki inwestycjom, które zaistniały na terenie Świnoujścia, był możliwy. Było to szerokie porozumienie pana prezydenta Żmurkiewicza i rządu, że pieniądze ze środków unijnych, które wcześniej... Wasze przełożenie polityczne w Szczecinie było żadne. Wy nie byliście w stanie doprowadzić do tego, żeby centralne środki europejskie, bo tak to jest, były rozdzielone na Szczecin. Wręcz wasz guru, czyli pan Tusk – ten to dopiero nie kłamie – wziął i doprowadził do takiej sytuacji, w której mówił, że to jest fanaberia, że tunel w Świnoujściu to jest fanaberia, na którą Polski nie stać. To też miało być ze środków unijnych. W każdym razie 200 milionów złotych środków z budżetu państwa zabraliście z tunelu w Świnoujściu, jeżeli już wchodzimy w konkretny. A tu naturalnie klasyczną... Nie byłoby tunelu w Świnoujściu, gdyby nie decyzje rządu polskiego o tym, że środki europejskie mają być przeznaczone na ten cel i gdyby nie porozumienie z prezydentem Żmurkiewiczem. Ten to by wam dopiero wyjawił, jacy byliście w tamtych czasach zakłamani, jeżeli chodzi o inwestycje, jak robiliście wszystko, żeby tunel Świnoujściu nie powstał. Tak, jest to ze środków unijnych i ze środków samorządu świnoujskiego. Wcześniej 4 czy 5 milionów złotych to były pieniądze – pamiętam, jak rozmawiałem z panem marszałkiem – z urzędu marszałkowskiego. Tak, tak, naturalnie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, niech pan pogodzi nasze środowisko.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Flagi unijne widzę u pana ministra.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie ministrze, nie słyszymy pana. Proszę jeszcze włączyć mikrofon.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Dobrze. Panie przewodniczący, szanowni państwo, myślę, że to taki koloryt, taki temat, aczkolwiek rzeczywiście myślałem, brałem za dobrą monetę na początku słowa wsparcia i pomocy. Co jak co, ale wielokrotnie powtarzaliśmy i w ubiegłej kadencji, i w tej kadencji, ale nigdy dosyć powtarzania, więc zrobię to jeszcze raz. Gospodarka morska nie ma barw partyjnych. Kontenerowce będą zawijały do Polski, niezależnie od tego, czy rządziła Platforma Obywatelska, czy będzie rządził ktoś inny. Jako odpowiedzialni politycy, odpowiedzialni też przed przyszłymi pokoleniami, przed kontrahentami, musimy zapewnić infrastrukturę, musimy zapewnić najlepsze warunki do inwestowania dla gestorów ładunków. To po pierwsze, a po drugie, w sposób sprawny, szybki, konkurencyjny mamy przywieźć do portu i wywieźć z portu ładunki, ludzi. Przypominam o modernizacji terminalu promowego w Świnoujściu, gdzie również S3 będzie bardzo, bardzo pomocna.

Gdyby wycisnąć tę całą dyskusję, gdyż trudno powiedzieć, że były to pytania, to zanim oddam głos panu dyrektorowi Waszkiewiczowi, jeżeli takie jest życzenie w sprawie szczegółowych pytań, to skupię się na inwestycjach w portach jako drogach portowych. Tam naprawdę Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ani Polskie Linie Kolejowe nie mogą inwestować, ale inwestują w to zarządy portów. Zachęcam po raz kolejny, żeby Komisja wybrała się na wyjazdowe posiedzenie do któregoś z portów. Wtedy zobaczymy bocznice, nowoczesne rozjazdy, place składowe, gdzie już nie taplamy się w błocie, gdzie nie żyją ptaszki w krzakach, tylko rzeczywiście są to utwardzone tereny, gdzie kierowcy mogą w spokoju odpocząć, w miarę szybko rozładować towar. Dobrym przykładem jest DCT w Gdańsku, ale też port w Szczecinie, gdzie jest widocznych coraz więcej inwestycji kolejowych. Tutaj mam duży żal do pana posła Wieczorka, chyba że nie zrozumiałem go dobrze przez trzaski na linii. Jak zaczął pan insynuować, że kolej w Polsce leży, że inwestycje kolejowe szczególnie w portach, na zapleczu leżą, to będziemy musieli poważnie, panie pośle, porozmawiać na temat tego, czy rzeczywiście pan się nie czepia, czy rzeczywiście pana informacje są wiarygodne. Myślę, że warto się wybrać rowerem. Niektórzy związani z Pomorzem Zachodnim często jeżdżą rowerami do stoczni i fotografują tam różne rzeczy. Też warto się tam wybrać i zobaczyć, jak to wygląda.

Najlepszym przykładem, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, inwestycji w nabrzeża w samych portach, o których mówił pan poseł Wieczorek, są cykliczne dostawy ciężkiego uzbrojenia amerykańskiego, ale nie tylko amerykańskiego, do Gdańska, Gdyni, wcześniej do Szczecina. Cyklicznie dostajemy raporty ze strony Inspektoratu Uzbrojenia Sił Zbrojnych, co poprawić, co jest ok, na co zwracają uwagę nasi sojusznicy. Tam naprawdę bardzo mało jest zarzutów i uwag, które dotyczą samej infrastruktury portowej wewnątrz portu. Bardziej skupiają się na zapleczu, a te które pojawiają się co do portów, przekazujemy niezwłocznie do zarządów portów. Wąskie gardła czy jakieś ubytki są reperowane. Szczególnie jest to ważne w kontekście tego, że nie wiadomo jak często będą pojawiać się ładunki ciężkiego sprzętu wojskowego.

Bardzo zabolała mnie też sprawa Odrzańskiej Drogi Wodnej. Cały czas fabryka fake newsów gdzieś tutaj na zapleczu naszej Komisji funkcjonuje i hurtowo produkuje je w takiej liczbie. Też nie chcę wracać do historii, ale moi przedmówcy wracali, więc tylko powiem o moście na rzece Regalica w Podjuchach, który bardzo mocno limitował żeglugę na Odrze, na zapleczu portów Szczecin i Świnoujście. Dużym nakładem zarówno środków, jak i prac projektowych, uzgodnień środowiskowych, ale też uzgodnień pomiędzy Wodami Polskimi a Polskimi Liniami Kolejowymi udało się w końcu przebudować ten most. Wykonuje to firma Budimex. I tak jak przy innych inwestycjach nie ma mowy o żadnych opóźnieniach. Rzeczywiście trzeba będzie kolejny wysiłek włożyć w szybkie rozliczenie projektu, ale z tym sobie radzimy na bieżąco. Jeżeli ktoś pokaże mi chociaż

jeden przykład z nierozliczeniem jakiejś inwestycji drogowej czy kolejowej w ostatnich pięciu latach, to wtedy wrócimy do tej rozmowy. Tak samo 8 milionów złotych przekazały, zainwestowały zarządy portów zarówno Szczecin i Świnoujście, jak i Gdańsk i Gdynia na studium wykonalności dla Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz wiślanej drogi wodnej w ten sposób, żebyśmy mogli zobaczyć, jakie inwestycje, jakie miejsca limitujące są najbardziej palące.

A więc jeżeli ktoś mówi, że ktoś obiecywał miliardy do 2040 roku, to tak, oczywiście Krajowy Program Żeglugowy to zakłada, tylko że wcześniej żadnych planów nie było, a żeglugą śródlądową w Ministerstwie Infrastruktury zajmowały się cztery osoby. Nie oczekuję pochwał. Niczego w zasadzie od państwa nie oczekuję oprócz tego, żebyście państwo nie przeszkadzali i wysłuchali tego, co mamy do powiedzenia. Oczywiście każda rada, każde zwrócenie uwagi na jakieś problemy czy problemy pojawiające się na horyzoncie przyjmiemy z pokorą, ale dajcie pracować.

Pan poseł Borowczak wspominał o trasie S6. Nie wiem, o którym odcinku pan poseł mówi, że łapie opóźnienia, ale myślę, że pan dyrektor się do tego odniesie. Rzeczywiście byłem w ubiegłym tygodniu w Gdyni, w zasadzie co tydzień jestem w Gdyni. Węzeł Wielki Kack jest budowany, przebudowywany. Trasa kaszubska idzie w dobrym tempie. Tak jak powiedział któryś z moich przedmówców, jeszcze chwila, a będziemy cieszyć się nową trasą, która również odciąży zdecydowanie Redę, Rumię, Wejherowo, północne części Gdyni. To nie załatwi nam oczywiście trasy czerwonej, wylotu z portu w Gdyni.

Na tle awantury, szczególnie posłów Platformy Obywatelskiej z Zachodniego Pomorza, pozytywnie zaskoczył mnie pan poseł Aziewicz, który rzeczywiście wskazał, że wcześniej był projektowany OPAT. Teraz jest projektowana trasa czerwona. Tutaj również będzie bardzo dużo uzgodnień przede wszystkim z samorządem, przede wszystkim z regionalną dyrekcją ochrony środowiska, ale pan poseł Aziewicz wyręczył mnie trochę w odpowiedzi na to pytanie. Myślę, że za trzy lata, może za cztery lata będziemy mogli rozpocząć procedurę przetargową na wybudowanie odcinka 9 km, prawie czterech czy pięciu węzłów. Nie wiem, czy wszystkie te węzły znajdą się do realizacji w finalnym projekcie przy finalnej zgodzie. Mamy duży nacisk ze strony samorządów, żeby oczywiście było jak najwięcej węzłów. Z drugiej strony one bardzo podrażają inwestycję. Z innej strony to ma być droga do portu, a nie do osiedli, które tam się budują czy zaraz pobudują. Jest wiele, wiele rzeczy, które spokojnie na drodze dialogu i z kalkulatorem w ręku można pokonać.

Ostatnia rzecz. Padł tutaj taki zarzut, że w polu na stoliku ktoś podpisze jakąś umowę i powie, że coś będzie, a tak naprawdę nie będzie i że to nasz rząd jest w tym mistrzem. Nie przypominam sobie, żebym podpisywał jakiekolwiek umowy przy stoliku w polu, z czego potem nie byłoby realnej inwestycji. Przypominam sobie rzeczywiście wbicie pierwszej łopaty w przekop Mierzei Wiślanej, który za cztery, pięć miesięcy zostanie zrealizowany. Ile było rechotu z tej łopaty, ile było śmiania się, ile było hejtu. Jeżeli chodzi o stolik, przypominam sobie, jak w 2020 roku pan prezydent Andrzej Duda przy stoliku na peronie w Końskich podpisywał ustawę kolejową. Tam, ile było śmiechu, tam, ile było rechotu, jak pan prezydent, majestat na takim obrzydliwym peronie mógł podpisywać coś takiego. Natomiast nikogo nie interesowało, że na tym obrzydliwym peronie setki ludzi codziennie, jeżeli w ogóle było połączenie, gdyż było zlikwidowane za Platformy Obywatelskiej, musiało dojeżdżać do pracy i do szkoły. Dwa miesiące temu uczestniczyłem w inauguracyjnym przejeździe pociągu z Tomaszowa Mazowieckiego do Skarżyska Kamiennej. Codziennie korzysta z niego kilkaset osób w drodze do pracy, do szkoły. Tak więc nie rechotałbym ze stolików, z zaangażowania władz lokalnych, samorządowców, parlamentarzystów, rządu w tego typu inwestycje, co było do udowodnienia.

Oddaję głos panu dyrektorowi Waszkiewiczowi, jeżeli pan przewodniczący pozwoli.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę, tylko już może tak bardziej sentencyjnie.

Dyrektor departamentu MI Jarosław Waszkiewicz:

Tak jest. Panie ministrze, szanowni państwo, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, tylko już rzeczy merytoryczne wynikające z dyskusji. Droga ekspresowa S3 na odcinku Troszyn

-Świnoujście jest podzielona na dwa odcinki realizacyjne Świnoujście-Dargobądz i Dargobądz-Troszyn. Mamy tutaj dwóch wykonawców, na pierwszym odcinku Polaków, na drugim odcinku konsorcjum Polbudu. Umowy zostały zawarte na zaprojektowanie i budowę. Jeżeli chodzi o harmonogramy realizacji, to zgodnie z nimi decyzja ZRID-owska dla pierwszego odcinka została wydana 24 stycznia 2022 roku, decyzja ZRID-owska dla drugiego odcinka Dargobądz-Troszyn została wydana wcześniej 23 grudnia 2021 roku. A więc zgodnie z harmonogramem umowy, roboty będą mogły się rozpocząć po zakończeniu okresu zimowego, czyli w marcu i zakończyć się również zgodnie z umową. Wobec tego nie widzimy ryzyk związanych z realizacją harmonogramu, szczególnie, że decyzje ZRID-owskie zostały już wydane.

Jeżeli chodzi o zachodnie obejście Szczecina, w przetargu na wykonanie dokumentacji projektowej zostało złożonych trzynaście ofert. W przetargu zostały przedstawione dwie części, część pierwsza to odcinek od Kołbaskowa do Polic, część drugiego to odcinek od Polic do Goleniowa. Budżet na realizację tych zadań, na pierwszą część wynosił 40 milionów złotych, na drugą 55 milionów złotych. Wszystkie oferty, które wpłynęły, wszystkie trzynaście ofert było poniżej owych budżetów, a niektóre znacząco poniżej, więc miło nam jest tutaj również poinformować, że prace przygotowawcze będą mogły być sfinansowane mniejszym nakładem ze strony Ministerstwa Infrastruktury.

Jeżeli chodzi o drogę ekspresową S6 do Słupska w kontekście Redzikowa, wszystkie odcinki na drodze ekspresowej S6 pomiędzy Koszalinem a obwodnicą trójmiejską zostaną zakończone do roku 2025, łącznie z drugą jezdnią na obwodnicy Słupska. Jeżeli chodzi o powiązania właśnie tej drogi ekspresowej, Ministerstwo Infrastruktury w programie budowy 100 obwodnic ujęło obwodnicę Słupska, a w innych działaniach Ministerstwa Infrastruktury ujęło przebudowę drogi krajowej nr 21 pomiędzy Słupskiem a Ustką, co również będzie poprawiać dostępność do innego portu, do portu w Ustce. Dziękuję bardzo. To były merytoryczne informacje.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę, pan poseł Borowczak jedno zdanie i kończymy.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Chciałbym dopytać. Jeżeli wszystko idzie tak pięknie, to dlaczego potrzeba nam aż cztery lata, żeby zrobić – mamy początek 2022 roku – odcinek z Gdańska czy z Trójmiasta do Koszalina? Jakie tam są przeszkody, że potrzeba aż cztery lata na taki mały odcinek? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie pośle, grunt podmokły. Panie dyrektorze, chciałby pan jeszcze odnieść się do tego?

Dyrektor departamentu MI Jarosław Waszkiewicz:

Już bardzo krótko. Większość naszych przetargów to przetargi na projektowanie i budowanie. Dużo czasu początkowego zabiera etap projektowania i uzyskiwania decyzji ZRID-owskiej. Jest to około dwunastu do szesnastu, a nawet osiemnastu miesięcy. Dopiero później jest proces budowlany, kiedy decyzje ZRID-owskie są już ostateczne i można wejść na teren budowy. Również w przypadku drogi ekspresowej S6 na początku jest etap projektowania, a potem budowy.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji.

Zamykam posiedzenie.